Deutscher Bundestag
7. Wahlperiode

Drucksache 7/856
25. 06. 73

Sachgebiet 9232

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung von Kraftfahrzeugen (Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses, und

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die technischen Vorschriften, denen die Kraftfahrzeuge nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften genügen müssen, betreffen unter anderem auch die Gestaltung des Innenraumes hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerungen.

Diese Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, daß von allen Mitgliedstaaten – entweder zusätzlich oder an Stelle ihrer derzeitigen Regelung – gleiche Vorschriften erlassen werden, damit vor allem das EWG-Betriebserlaubnisverfahren gemäß Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger [1]) auf jeden Fahrzeugtyp angewandt werden kann.

Die gemeinschaftlichen Vorschriften für die im Fahrgastraum befindlichen inneren Teile, die Anordnung der Bedienungsorgane, das Dach, die Rükkenlehne und den rückwärtigen Teil des Sitzes sind in der Richtlinie des Rates vom . . . . . . [2]) enthalten. Vorschriften über die Innenausstattung, die den Schutz des Fahrers vor der Lenkvorrichtung bei Stößen betreffen, sind in der Richtlinie des Rates vom . . . . . . [3]) enthalten. Weitere Vorschriften über die Innenausstattung, namentlich über die Kopfstützen, die Verankerung der Sicherheitsgurte und die Kennzeichnung der Bedienungsorgane sollen später erlassen werden.

Es empfiehlt sich, einige der technischen Vorschriften zu übernehmen, die die UN-Wirtschaftskommission für Europa in der Regelung Nr. 17 („Einheitliche Vorschriften für die Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung") [4]) erlassen hat.

Diese Regelung ist dem Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Zulassungsbedingungen und die gegenseitige Anerkennung der Zulassung von Kraftfahrzeugteilen und -zubehör als Anhang beigefügt.

Die Angleichung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften über Kraftfahrzeuge beinhalten eine Anerkennung unter Mitgliedstaaten der von jedem von ihnen auf grund gemeinsamer Vorschriften durchgeführten Kontrollen; ein derartiges System setzt zum einwandfreien Funktionieren voraus, daß diese Vorschriften von allen Mitgliedstaaten von einem gleichen Datum an angewendet werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Als Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie gelten alle für den Verkehr auf der Straße bestimmten Kraftfahrzeuge mit oder ohne Aufbau, mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h,

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 42 vom 23. Februar 1970, S. 1
[2]) KOM (71) 1450 vom 21. Dezember 1971
[3]) KOM (72) 955 vom 15. September 1972
[4]) Dokument der ECE Genf E/ECE/324 E/ECE/TRANS/505 Rev. 1/Add 16

Druck: Thenée Druck KG, 53 Bonn, Tel.: (02221) 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen, landwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen sowie Straßenbaumaschinen.

2. Diese Richtlinie gilt nicht für Sitze mit angebauten Verankerungen für Sicherheitsgurte, sowie nicht für Klappsitze und nach der Seite oder nach rückwärts gerichtete Sitze.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten dürfen die EWG-Betriebserlaubnis oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für ein Fahrzeug nicht wegen der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerungen verweigern, wenn diese bei Fahrzeugen der Klasse M_1 den Vorschriften von Anhang I und II, bei Fahrzeugen der Klassen M_2, M_3, N_1, N_2 oder N_3 den Vorschriften von Anhang III entspricht. [5])

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten dürfen den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Benutzung von Fahrzeugen nicht aus Gründen der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerungen verweigern oder verbieten, wenn diese bei Fahrzeugen der Klasse M_1 den Vorschriften von Anhang I und II, bei Fahrzeugen der Klassen M_2, M_3, N_1, N_2 oder N_3 den Vorschriften von Anhang III entspricht. [5])

Artikel 4

Der Mitgliedstaat, der die Betriebserlaubnis erteilt hat, trifft die erforderlichen Maßnahmen, damit er von jeder Änderung unterrichtet wird, die ein Bauteil oder ein Merkmal nach Anhang I, Punkt 2.2. betrifft. Die zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaates befinden darüber, ob der geänderte Prototyp erneut geprüft und darüber ein neuer Prüfbericht erstellt werden muß.

Die Änderung wird im Rahmen der EWG-Betriebserlaubnis nicht genehmigt, wenn die Prüfung ergibt, daß die Vorschriften dieser Richtlinie nicht eingehalten werden.

Artikel 5

Änderungen, die zur Anpassung der Vorschriften der Anhänge I, II, III und IV an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger erlassen.

Artikel 6

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen vor dem 1. Oktober 1974 die Bestimmungen, die nötig sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, und setzen die Kommission unverzüglich hiervon in Kenntnis. Sie wenden diese Bestimmungen ab 1. April 1975 an.

2. Nach Bekanntgabe dieser Richtlinie sorgen die Mitgliedstaaten ferner dafür, daß die Kommission von allen weiteren Entwürfen wichtiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die sie auf dem von dieser Richtlinie erfaßten Gebiet zu erlassen beabsichtigen, so rechtzeitig unterrichtet wird, daß sie dazu Stellung nehmen kann.

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

[5]) Die internationale Klasseneinteilung der Kraftfahrzeuge findet sich in der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (s. Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 42 vom 23. Februar 1970, S. 9 und 10).

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Bundeskanzlers vom 22. Juni 1973 – I/4 (IV/1) – 680 70 – E – Kr 13/73.

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 29. Mai 1973 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Anhang I

Allgemeines, Begriffsbestimmungen, Antrag auf Erteilung der EWG-Betriebserlaubnis, EWG-Betriebserlaubnis, allgemeine Vorschriften, Prüfungen, Nachprüfung, Übereinstimmung der Produktion [6])

1. **Allgemeines**

1.1. Die Vorschriften dieses Anhanges gelten nur für Fahrzeuge der Klasse M_1.

2. **Begriffsbestimmungen**

(2.1.) Im Sinne dieser Richtlinie sind:

2.2. „Fahrzeugtyp hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerungen": Kraftfahrzeuge, die untereinander keine wesentlichen Unterschiede aufweisen; diese Unterschiede können sich insbesondere erstrecken auf:

2.2.1. Gestaltung, Form, Abmessungen und Werkstoffe der Sitze;

2.2.2. Bauarten und Abmessungen der Einstell- und Verriegelungseinrichtungen der Sitzlehnen;

2.2.3. Bauarten und Abmessungen der Verankerung des Sitzes einschließlich der davon betroffenen Teile des Fahrzeugaufbaus;

2.3. „Verankerung": Einrichtung zur Befestigung des gesamten Sitzes am Fahrzeugaufbau einschließlich der zugehörigen Teile des Fahrzeugbaus;

2.4. „Einstelleinrichtung": Einrichtung, mit der der Sitz oder seine Teile in eine Stellung gebracht werden können, die der Körperform der Sitzenden angepaßt ist. Die Einstelleinrichtung kann insbesondere zulassen:

2.4.1. eine Längsverstellung;

2.4.2. eine Höhenverstellung;

2.4.3. eine Winkelverstellung;

2.5. „Verstelleinrichtung": eine Einrichtung, die eine Winkelverstellung oder eine Längsverstellung ohne feste Zwischenstellung des Sitzes oder eines seiner Teile ermöglicht, um den Fahrzeugbenutzern den Zugang zu erleichtern;

2.6. „Verriegelungseinrichtung": eine Einrichtung, die den Sitz oder einen seiner Teile in der Gebrauchsstellung hält;

2.7. „Klappsitz": ein Sitz, bei dem nicht nur die Rückenlehne nach vorn auf den Sitz, sondern auch der die Sitzfläche tragende Teil nach vorne zum Fahrzeugboden geklappt werden kann.

3. **Antrag auf Erteilung der EWG-Betriebserlaubnis**

3.1. Der Antrag auf Erteilung der EWG-Betriebserlaubnis für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung ist vom Fahrzeughersteller oder seinem Beauftragten einzureichen.

3.2. Dem Antrag sind in dreifacher Ausfertigung beizufügen:

3.2.1. eine genaue Beschreibung des Fahrzeugtyps hinsichtlich der Bauart der Sitze, ihrer Verankerung und ihrer Einstell- und Verriegelungseinrichtung;

3.2.2. Zeichnungen der Sitze, ihrer Verankerung am Fahrzeug und ihrer Einstell- und Verriegelungseinrichtung in geeignetem Maßstab, die genügend Einzelheiten enthalten.

3.3. Dem technischen Dienst, der die Prüfungen für die Betriebserlaubnis durchführt, ist zur Verfügung zu stellen:

3.3.1. ein Fahrzeug, das dem zu genehmigenden Typ entspricht, sowie

3.3.2. eine zusätzliche Garnitur Sitze, mit denen das Fahrzeug ausgerüstet ist, einschließlich ihrer Verankerung.

4. **EWG-Betriebserlaubnis**

(4.1.)

(4.2.)

4.3. Ein Bogen entsprechend dem Muster von Anhang IV ist dem EWG-Betriebserlaubnisbogen beizufügen.

---

[6]) Der Wortlaut des Anhanges entspricht dem der Regelung Nr. 17, insbesondere ist die Gliederung in Absätze die gleiche; entspricht einem Absatz der Regelung Nr. 17 kein solcher in der vorliegenden Richtlinie, so wird seine Nummer in Klammern zum Vermerk aufgeführt.

(4.4.)

(4.4.1.)

(4.4.2.)

(4.5.)

(4.6.)

5. **Allgemeine Vorschriften**

5.1. Jede Einstell- und Verstelleinrichtung muß mit einer selbsttätigen Verriegelungseinrichtung versehen sein.

5.2. Die Betätigungseinrichtung für die Entriegelung der Einrichtung nach Punkt 2.5. muß auch für die Person, die den unmittelbar hinter dem betreffenden Sitz liegenden Sitz einnimmt, leicht zugänglich sein.

6. **Prüfungen**

6.1. Prüfung der Widerstandsfähigkeit der Rückenlehne und ihrer Verriegelungseinrichtung

6.1.1. Für diese Prüfung ist die Rückenlehne, falls sie verstellbar ist und sofern vom Hersteller nichts anderes bestimmt wird, in die nach hinten geneigte Stellung zu bringen, in der die Bezugslinie des Rumpfes der Normpuppe nach Anhang II, Punkt 3, mit der Senkrechten einen Winkel von annähernd 25° bildet, außer wenn vom Hersteller anders angegeben.

6.1.2. Auf den oberen tragenden Teil der Rückenlehne ist über einen Gegenstand, der den Rücken der Normpuppe nach Anhang II, Punkt 3 darstellt, eine nach hinten gerichtete Längskraft anzubringen, die ein Moment von 53 mdaN um den H-Punkt ergibt.

6.2. Prüfung der Widerstandfähigkeit der Sitzverankerung und der Verriegelungseinrichtung des die Sitzfläche tragenden Teiles

6.2.1. Diese Einrichtungen müssen in allen Sitzstellungen den Kräften nach Punkt 6.2.2. standhalten. Diese Forderung gilt jedoch als erfüllt, wenn die in den Stellungen nach Punkt 6.2.5. und gegebenenfalls nach Punkt 6.2.6. durchgeführte Prüfung zufriedenstellend verläuft.

6.2.2. Der tragende Teil des Sitzes ist durch eine durch den Schwerpunkt des gesamten Sitzes verlaufende horizontale Längskraft gleich dem 20-fachen Gewicht des gesamten Sitzes zu belasten. Es sind zwei Prüfungen an demselben Sitz durchzuführen, wobei die Kraft einmal nach vorne und einmal nach hinten wirken muß. Besteht der Sitz aus Teilen, von denen jeder mit dem Fahrzeugaufbau verbunden ist, so sind die Prüfungen an jedem Teil nach den bestehenden Vorschriften durchzuführen. Besteht der Sitz aus Teilen, die teilweise am Fahrzeugaufbau befestigt und untereinander durch Sitzteile verbunden sind, so sind die Prüfungen an allen Teilen gleichzeitig durchzuführen, wobei im Schwerpunkt eines jeden Teils die diesem Teil entsprechenden Kräfte angebracht werden.

6.2.3. Für die Prüfung nach Punkt 6.2.1. ist eine Verstärkung der Verbindung zwischen Rückenlehne und dem die Sitzfläche tragenden Teil zulässig unter der Bedingung, daß die Verstärkungsteile am tragenden Teil der Rückenlehne in Höhe des Angriffspunktes der Kraft und in dem am weitesten vorne liegenden Punkt des tragenden Teils des Sitzpolsters befestigt sind.

6.2.4. Die Vorschriften nach Punkt 6.2.2. gelten als erfüllt, wenn zwei Kräfte, von denen jede der Hälfte der vorgeschriebenen Kraft entspricht, in Höhe des Schwerpunktes auf die seitlichen tragenden Teile des Sitzrahmens wirken.

6.2.5. Der Sitz ist zu prüfen.

6.2.5.1. in der Stellung, in der der Benutzer am weitesten vorne sitzt, wobei sich die Sitzfläche in der höchsten, vorderen Stellung befindet, wenn die Kraft nach vorne wirkt,

6.2.5.2. in der Stellung, in der der Benutzer am weitesten hinten sitzt, wobei sich die Sitzfläche in der tiefsten, hinteren Stellung befindet, wenn die Kraft nach hinten wirkt.

6.2.6. Sollte in besonderen Fällen infolge der Anordnung der Verriegelungseinrichtungen in einer anderen Sitzstellung als nach Punkt 6.2.5.1. und 6.2.5.2. die Verteilung der Kräfte auf die Verriegelungseinrichtungen und die Sitzverankerung ungünstiger sein als unter den Bedingungen dieser Punkte, sind die Prüfungen in jener Sitzstellung zu wiederholen.

6.3. Prüfung der Widerstandsfähigkeit der Verriegelungseinrichtungen gegen Massenkräfte

6.3.1. Wirkt eine Beschleunigung von 20 g waagerecht in der Längsrichtung nach vorne und nach hinten auf den gesamten Sitz, so darf sich die Verriegelungseinrichtung nicht lösen.

6.3.2. Anstelle der dynamischen Prüfung nach Punkt 6.3.1. ist eine rechnerische Bestimmung der Wirkung der Massenkräfte auf alle Teile der Verriegelungseinrichtungen zulässig. Bei dieser Berechnung bleiben Reibungskräfte unberücksichtigt.

6.4. Gleichwertige Ersatz-Prüfverfahren sind zulässig, wenn die Ergebnisse nach den Punkten 6.1., 6.2. und 6.3. entweder vollständig durch diese Ersatzprüfung oder durch rechnerische Auswertung der Ergebnisse der Ersatzprüfung erhalten werden können. Wird ein anderes als das in den Punkten 6.1., 6.2. und 6.3. angegebene Verfahren angewendet, ist dessen Gleichwertigkeit nachzuweisen.

7. **Nachprüfungen**

7.1. Während der Prüfungen nach Punkt 6.1. und 6.2. dürfen der Sitzrahmen, die Verankerungen, die Einstell- und die Verstelleinrichtungen sowie deren Verriegelungen nicht versagen. Es wird jedoch nicht verlangt, daß die Einstell-, Verstell- und Verriegelungseinrichtungen nach den Prüfungen in betriebsfähigem Zustand sind. Die Verstelleinrichtung nach Punkt 2.5. muß jedoch nach der Prüfung entriegelt werden können.

(8.)

9. **Übereinstimmung der Produktion**

(9.1.)

9.2. Zur Nachprüfung der Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ sind an einer ausreichend großen Zahl von Fahrzeugen aus der Serie stichprobenweise Kontrollen durchzuführen.

9.3. Im allgemeinen sind diese Kontrollen auf Nachmessungen zu beschränken. Erforderlichenfalls werden die Fahrzeuge oder die Sitze den in vorstehendem Punkt 6 genannten Prüfungen unterzogen.

(10.)

(11.)

Anhang II

Verfahren zur Bestimmung des H-Punktes und der wahren Neigung der Rückenlehne sowie zur Kontrolle ihrer relativen Lage zu R und zur vorgesehenen Neigung der Rücklehne

0. **Allgemeines**

Die Bestimmungen dieses Anhangs gelten nur für Fahrzeuge der Kategorie M_1.

1. **Definition**

1.1. Der „H-Punkt", der im Fahrzeuginnenraum die Stellung einer sitzenden Person bezeichnet, ist der Punkt in einer vertikalen Längsebene, durch den die theoretische Drehachse zwischen Bein und Rumpf eines durch die Normpuppe nach Punkt 3 dargestellten menschlichen Körpers verläuft.

1.2. Der „R-Punkt" oder „Bezugspunkt des Sitzes" ist der vom Hersteller angegebene Bezugspunkt, der

1.2.1. Koordinaten aufweist, die relativ zum Aufbau des betreffenden Fahrzeugs festgelegt sind,

1.2.2. der theoretischen Lage des Drehpunktes Rumpf/Bein („H-Punkt") für die tiefste und hinterste Benutzungsstellung entspricht, die vom Fahrzeughersteller für jeden Sitz vorgesehen ist.

1.3. Unter „Neigungswinkel der Rückenlehne" ist die Neigung der Rückenlehne gegenüber der Senkrechten zu verstehen.

1.4. Unter „wahrer Neigungswinkel der Rückenlehne" ist der Winkel zu verstehen, den die Senkrechte durch den H-Punkt mit der Bezugslinie des durch die den menschlichen Körper darstellende Normpuppe nach Punkt 3 bildet.

1.5. Unter „vorgesehener Neigungswinkel der Rückenlehne" ist der vom Hersteller vorgesehene Winkel zu verstehen, der

1.5.1. denjenigen Neigungswinkel der Rückenlehne darstellt, der der hintersten und tiefsten normalen Benutzungsstellung jedes vom Hersteller im Fahrzeug vorgesehenen Sitzes entspricht,

1.5.2. im Punkt R durch die Senkrechte und die Bezugslinie des Rumpfes gebildet wird,

1.5.3. theoretisch dem wahren Neigungswinkel entspricht.

2. **Bestimmung der H-Punkte und der wahren Neigungswinkel der Rückenlehne**

2.1. Für jeden vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Sitz ist ein H-Punkt zu bestimmen. Wenn die Sitze in derselben Reihe als ähnlich betrachtet werden können (Sitzbank, gleiche Sitze usw.), ist für jede Sitzreihe nur ein H-Punkt und ein „wahrer Neigungswinkel" zu ermitteln, wobei die im nachstehenden Absatz 3 beschriebene Normpuppe auf einem Platz sitzt, der für diese Reihe ais typisch anzusehen ist. Dieser Platz ist

2.1.1. für die vordere Reihe der Fahrersitz,

2.1.2. für die hintere Sitzreihe oder Sitzreihen ein äußerer Sitz.

2.2. Für jede Ermittlung eines H-Punktes ist der betreffende Sitz in die tiefste, hinterste normale Fahrstellung bzw. Benutzungsstellung zu bringen, die vom Hersteller vorgesehen ist; dabei ist die Rückenlehne, falls in ihrer Neigung verstellbar, in der vom Hersteller angegebenen Stellung zu verriegeln, bzw. wenn keine Angaben vorliegen, in der Weise, daß ihr wahrer Neigungswinkel möglichst 25° gegenüber der Senkrechten beträgt.

3. **Merkmale der Normpuppe**

3.1. Es wird eine dreidimensionale Normpuppe verwendet, wie sie in Punkt 3 von Anhang III der Richtlinie des Rates vom 1. März 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Rückspiegel von Kraftfahrzeugen [7]) beschrieben ist.

4. **Aufsetzen der Normpuppe**

Die dreidimensionale Normpuppe wird in der folgenden Weise aufgesetzt:

4.1. Das Fahrzeug ist horizontal auszurichten, die Sitze sind nach Punkt 2.2 einzustellen.

4.2. Die zu prüfenden Sitze sind mit einem Stück Stoff zu bedecken, um das richtige Aufsetzen der Normpuppe zu erleichtern.

4.3. Die Normpuppe wird auf den betreffenden Sitz so aufgesetzt, daß ihre Drehachse senkrecht zur Längsmittelebene des Fahrzeugs steht.

4.4. Die Füße der Puppe sind folgendermaßen anzuordnen:

4.4.1. auf den Vordersitzen derart, daß die Libelle, mit der die Querlage der Normpuppe nachgeprüft wird, wieder die horizontale Lage einnimmt

4.4.2. auf den Rücksitzen nach Möglichkeit so, daß die Füße den Vordersitz berühren. Wenn die Füße dann auf verschieden hohen Teilen des Bodens stehen, so dient der Fuß, der den Vordersitz zuerst berührt, als Bezugspunkt, und der andere Fuß ist so anzuordnen, daß die Libelle für die Einstellung der Querneigung der Sitzfläche wieder waagerecht ist.

4.4.3. Wird der H-Punkt für einen mittleren Sitz bestimmt, ist je ein Fuß rechts und links vom Kardanrohr anzuordnen.

4.5. Nach dem Aufbringen der Belastungsgewichte auf die Schenkel ist die Libelle für die Einstellung der Querneigung der Sitzfläche waagerecht zu stellen, sodann sind die Belastungsgewichte auf den Teil aufzubringen, der die Sitzfläche darstellt.

4.6. Die Normpuppe ist mittels der Achse der Kniegelenke von der Rückenlehne zu entfernen, der Rücken ist vorwärts zu neigen. Die Normpuppe ist wieder in ihre Stellung auf dem Sitz zu bringen, indem man ihre Sitzfläche so weit nach hinten verschiebt, bis sie auf Widerstand stößt; sodann ist der Rücken der Normpuppe wieder gegen die Rückenlehne zu kippen.

4.7. Eine Kraft von 10 ± 1 daN (10 ± 1 Kp) ist zweimal in horizontaler Richtung auf die Puppe aufzubringen. Richtung und Angriffspunkt der Kraft sind durch einen schwarzen Pfeil in Abbildung 2 von Anhang 3 der Richtlinie des Rates vom 1. März 1971 über „Rückspiegel", die unter Punkt 3 erwähnt ist, dargestellt [8]).

4.8. Nach dem Anbringen der Belastungsgewichte an der rechten und der linken Seite sind die Belastungsgewichte für den Rumpf anzubringen. Die Libelle für die Querneigung der Normpuppe muß waagerecht bleiben.

4.9. Während die Libelle für die Querneigung der Normpuppe waagerecht gehalten wird, ist der Rücken nach vorne zu neigen, bis die Belastungsgewichte des Rumpfes über dem H-Punkt liegen, um jegliche Reibung mit der Rückenlehne zu beseitigen.

4.10. Der Rücken der Normpuppe ist vorsichtig in seine ursprüngliche Stellung zurückzubringen, um das Aufsetzen zu vollenden. Die Libelle für die Querneigung der Normpuppe muß waagerecht sein. Ist dies nicht der Fall, muß das oben beschriebene Verfahren wiederholt werden.

[7]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 68 vom 22. März 1971, S. 14
[8]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 68 vom 22. März 1971, S. 17

5. **Ergebnisse**

5.1. Der H-Punkt und der wirkliche Neigungswinkel der Rückenlehne sind gegeben durch den H-Punkt und den Neigungswinkel der Bezugslinie des Rumpfes der Normpuppe, wenn die Normpuppe gemäß Punkt 4 aufgesetzt worden ist.

5.2. Die Koordinaten des H-Punktes in drei zueinander senkrechten Ebenen sowie der „wahre Neigungswinkel der Rückenlehne" werden gemessen und mit den Angaben des Herstellers verglichen.

6. **Kontrolle der relativen Lage der R- und H-Punkte zueinander und des Verhältnisses zwischen der vorgesehenen und der wirklichen Neigung der Rückenlehne**

6.1. Die Ergebnisse der in Punkt 5.2. vorgeschriebenen Messungen für den H-Punkt und die wirkliche Neigung der Rückenlehne sind mit den Koordinaten für den vom Fahrzeughersteller angegebenen R-Punkt und die angegebene Neigung der Rückenlehne zu vergleichen.

6.2. Die Kontrolle der relativen Lage der Punkte „R" und „H" und des Verhältnisses der wirklichen zur vorgesehenen Winkelstellung gilt für den Sitz als zufriedenstellend, wenn der durch seine Koordinaten erfaßte H-Punkt innerhalb eines Rechtecks in Längsrichtung liegt, dessen horizontale und vertikale Seiten jeweils 30 mm bzw. 20 mm lang sind und der wirkliche Neigungswinkel der Rückenlehne um nicht mehr als 3° vom vorgesehenen Neigungswinkel abweicht.

6.2.1. Sind diese Bedingungen erfüllt, so werden der R-Punkt und der vorgesehene Neigungswinkel für den Versuch verwendet, und die Versuchspuppe wird so verstellt, daß der H-Punkt mit dem R-Punkt so wie der wirkliche Neigungswinkel der Rückenlehne mit dem vorgesehenen Winkel zusammenfallen.

6.3. Erfüllt der H-Punkt oder der tatsächliche Neigungswinkel der Rückenlehne nicht die Vorschriften von Punkt 6.2., so werden zwei neue Kontrollen des H-Punktes oder des Neigungswinkels (insgesamt 3) vorgenommen.

Erfüllen zwei Ergebnisse der drei Kontrollen die Vorschriften, so ist das Versuchsergebnis als zufriedenstellend anzusehen.

6.4. Erfüllen mindestens zwei Ergebnisse der drei Kontrollen nicht die Vorschriften von Punkt 6.2., so ist das Versuchsergebnis als nicht zufriedenstellend zu betrachten.

6.5. Wenn der in Punkt 6.4. beschriebene Fall vorliegt, oder falls eine Nachprüfung nicht vorgenommen werden kann, weil der Fahrzeughersteller keine Angaben über die Lage des R-Punktes und die tatsächliche Neigung der Rückenlehne geliefert hat, kann der Mittelwert aus den Ergebnissen der drei Messungen benutzt und in allen Fällen, wo der R-Punkt oder die vorgeschriebene Neigung der Rückenlehne dieser Richtlinie erwähnt wird, als anwendbar betrachtet werden.

6.6. Zur Kontrolle der relativen Lage des R- und des H-Punktes eines Serienfahrzeugs sowie des Verhältnisses des vorgesehenen zum tatsächlichen Neigungswinkel der Rückenlehne wird das in Punkt 6.2. erwähnte Rechteck durch ein Quadrat mit 50 mm Seitenlänge ersetzt, wobei der wirkliche Neigungswinkel der Rückenlehne um nicht mehr als 5° vom vorgesehenen Winkel abweichen darf.

Anhang III

Allgemeines, allgemeine Vorschriften

1. **Allgemeines**

1.1. Die Vorschriften dieses Anhanges gelten für Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_1, N_2 oder N_3.

2. **Allgemeine Vorschriften**

2.1. Sitze und Bänke sind am Fahrzeug fest anzubringen.

2.2. Verschiebbare Sitze und Bänke müssen sich automatisch in jeder vorgesehenen Stellung verriegeln lassen.

2.3. Einstellbare Rückenlehnen müssen in allen vorgesehenen Stellungen verriegelt werden können.

2.4. Vordere Klappsitze und Klappbänke sowie die umklappbaren Rückenlehnen der hinteren Sitze und Bänke müssen sich automatisch in jeder normalen Stellung verriegeln lassen.

Anhang IV

Anhang zum EWG-Betriebserlaubnisbogen für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung

(Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 10 der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger).

Nummer der EWG-Betriebserlaubnis ....

1. Fabrik- oder Handelsmarke des Kraftfahrzeugs ....
2. Typ des Fahrzeugs ....
3. Name und Anschrift des Herstellers ....

   ....
4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Beauftragten ....

   ....
5. Beschreibung der Sitze ....
6. Beschreibung der Einstell-, Verstell- und Verriegelungseinrichtung des Sitzes oder seiner Teile ....

   ....
7. Beschreibung der Verankerung des Sitzes ....
8. Fahrzeug zur EWG-Betriebserlaubnis vorgeführt am ....
9. Dienststelle, die die Prüfungen für die EWG-Betriebserlaubnis durchführt ....
10. Datum des Gutachtens dieser Dienststelle ....
11. Nummer des Gutachtens dieser Dienststelle ....
12. EWG-Betriebserlaubnis hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung erteilt/verweigert (*) ....
13. Ort ....
14. Datum ....
15. Unterschrift ....
16. Folgende Unterlagen, die die vorgenannte Nummer der Betriebserlaubnis tragen, sind beigefügt:

    .... Zeichnungen, Meßblätter und Pläne der Sitze und ihrer Verankerung am Fahrzeug, der Einstell- und Verstelleinrichtung der Sitze und ihrer Teile sowie ihrer Verriegelungen;

    .... Fotografien der Sitze und ihrer Verankerung, der Einstell- und Verstelleinrichtung der Sitze und ihrer Teile sowie ihrer Verriegelungen.

*) Nichtzutreffendes streichen.

Begründung

Die vorliegende Richtlinie gliedert sich in den Rahmen des gemeinschaftlichen Betriebserlaubnisverfahrens ein, das in der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 [10]) enthalten ist.

Frankreich hat am 15. September 1971 einen Entwurf eines Erlasses (projet d' arrêté) betreffend die Einzelsitze von Kraftfahrzeugen und deren Verankerungen übermittelt.

Die Kommission hat diesen Mitgliedstaat aufgefordert, die Anwendung dieses Entwurfs einstweilen zurückzustellen. Dieser hat der Aufforderung stattgegeben. Die Übermittlung eines Richtlinienvorschlags an den Rat ist also notwendig.

Es handelt sich um technische Vorschriften für den Bau und die Prüfung der Innenausstattung hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerungen.

Bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags hat die Kommission die von der Genfer Wirtschaftskommission für Europa durchgeführten Arbeiten [11]) berücksichtigt, was für den Warenverkehr nur von Vorteil sein kann, da eine sehr große Anzahl Länder in dieser Organisation vertreten sind.

Der Geltungsbereich wurde auf Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern beschränkt, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 25 km/h übersteigt (Artikel 1).

Mit Artikel 2 werden die Vorschriften für die Innenausstattung in das Verfahren für die EWG-Betriebserlaubnis eingegliedert.

Da einige neue Mitgliedstaaten zur Zeit das Betriebserlaubnisverfahren mit nationaler Geltung nicht kennen, war es erforderlich, einen besonderen Artikel aufzunehmen, um in diesen Staaten die Benutzung der Fahrzeuge zu gewährleisten, die den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen (Artikel 3) [12]).

Wird ein Prototyp geändert, so befindet der Mitgliedstaat, der die Betriebserlaubnis erteilt hat, ob erneut Prüfungen durchzuführen sind (Artikel 4).

Artikel 5 sieht ein Verfahren zur Anpassung der Vorschriften der Anhänge an den technischen Fortschritt vor; dieses Verfahren ist in Artikel 13 der Richtlinie des Rats vom 6. Februar 1970 über die Betriebserlaubnis beschrieben.

In Artikel 6 ist eine doppelte Frist vorgesehen; vor Verstreichen der ersten Frist müssen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen ergreifen und veröffentlichen, um sich der Richtlinie anzupassen. Dies kann zu einem beliebigem Zeitpunkt innerhalb dieser Frist geschehen. Die zweite Frist dagegen legt ein einheitliches Datum fest, an dem alle Mitgliedstaaten die Gemeinschaftsvorschriften in Kraft setzen müssen (Artikel 6 Absatz 1).

Die Kommission ist ferner innerhalb annehmbarer Fristen von jedem Vorschriftenentwurf zu unterrichten, der von den Mitgliedstaaten auf dem von der Richtlinie erfaßten Gebiet ausgearbeitet wird, damit sie sich gegebenenfalls hierzu äußern kann (Artikel 6, Absatz 2).

Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Die Stellungnahme dieser beiden Instanzen gemäß Artikel 100, Absatz 2, ist erforderlich.

---

[10]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 42 vom 23. Februar 1970

[11]) Reglement Nr. 17 „Einheitliche Vorschriften betreffend die Betriebserlaubnis von Fahrzeugen hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerungen"
(Dok. E/ECE/324/; E/ECE/TRANS/505 Rev 1/Add 16)

[12]) Siehe Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 73 vom 27. März 1972 „Dokument betreffend den Beitritt des Königreichs Dänemark, Irlands, des Königreichs Norwegen und des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland zu den Europäischen Gemeinschaften".
Akte über die Beitrittsbedingungen und die Anpassungen der Verträge – Anhang I – Titel X.